航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
中島
"彩雲"艦偵



☆特集☆
カラー：新塗装のF-14とF-5の迷彩機
将来の対潜哨戒機はどのようになるか
"彩雲"艦偵のマリアナ誘導／偵察作戦

'76 JULY 7

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

グラマン F-14A トムキャット

▶空母配備を前に，ミラマー基地で慣熟訓練中の，空母コンステレーションに搭載される第211戦闘飛行隊（VF-211）所属のF-14A。
▼これもミラマー基地におけるF-14A。空母エンタープライズに搭載されている第2戦闘飛行隊（VF-2）の隊長機だが，識別評価用に全面をグレイ三色の迷彩塗装にしてある。

▶ F-14A of VF-211 to be assigned to CVA-64 Constellation, in training at Miramar NAS.
▼ F-14A, VF-2 Commander's plane, CVA-65 Enterprise ; Painted in gray at Miramar NAS for a test.

Grumman F-14A Tomcat







〔上〕フロリダ州セシルフィールド海軍基地の燃料給油所における，空母アメリカに搭載されている第143戦闘飛行隊（VF-143）所属のF-14A。セシルフィールド海軍基地は，大西洋に展開する軽攻撃機部隊のホームベースになっていて，すべての攻撃部隊はここに駐留している。写真のF-14は，燃料補給のために立ち寄ったものだろう。
〔左下〕前ページの第211戦闘飛行隊と共に空母コンステレーションに搭載される第24戦闘飛行隊（VF-24）所属のF-14A。これもミラマー基地で慣熟訓練中のものである。
〔右下〕ミラマー基地で訓練中の空母エンタープライズに搭載されいる第2戦闘飛行隊（VF-2）所属のF-14A。

(Top) F-14A of VF-143, Cecil Field, Fla.
(Left, bottom) F-14A of F-24, to be assigned to USS Constellation. Photo taken at Miramar NAS.
(Right, down) F-14A of VF-2, USS Enterprise.





クンサン基地のファントム





現在韓国のクンサン（群山）基地には，オーサン基地にある第314航空師団傘下の第８戦術戦闘連隊（８th TFW）が駐留している。上と右下はシェルター前で整備中の第80戦術戦闘飛行隊のF-4D。左下はドラッグシュートを引いて着陸した第35戦術戦闘飛行隊のF-4D。

Kunsan is the home base of the 8th Tactical Fighter Wing (Wolfpack) under the command of the 314th Air Division, which headquarters is located at Osan. The 8th has two fighter squadrons: 35th TFS and 80th TFS. Up and right-down are the F-4D of 8th TFS; Left-down is F-4D of 35th TFS.



Phantoms at Kunsan AB, ROK





迷彩塗装をした
F-5とT-38
——ネリス基地

ネバタ州ネリス空軍基地にある第57戦闘機武器連隊（57thFWW）は戦闘機パイロットの戦技訓練を行なっているが，そこに所属する第64戦闘機武器飛行隊（64thFWS）は，訓練時の仮想敵機用にF-5とT-38を保有している。

F-5 and T-38, hypothetical enemy aircraft, belonging to 64th FWS, 57th FWW, Nellis AFB.

Camouflaged F-5 and T-38, Nellis AFB



(Photo Frank B. Mormillo)



第64戦闘機武器飛行隊のF-5とT-38にはさまざまの迷彩が施されているが，各機とも機首には赤でナンバーが記入されている。前ページ上は，全面をブラウン系二色に塗装したF-5E。同じく下は，グリーンと，ダークブラウン，ライトブラウンの塗装をしたT-38A。このページは下面をライトグレイ，上面をブルー系三色で塗装されたF-5E。

Note the red-painted number of these three aircraft of 64th FWS : F-5E and T-38 (P.14) and F-5E (P.15).





▲機体下面をライトグレイ，上面をグレイ系二色で迷彩塗装したT-38A。
▶これは迷彩塗装をしていない標準塗装のままのF-5E。迷彩塗装のF-5やT-38の仮想敵機を相手にして，小型機の戦闘法の開発，訓練に使用されているものだろう。

▲ T-38A in two-tone gray camouflage.

▶ F-5E in standard paint.



迷彩塗装をした F-5とT-38
— ミラマー基地

Camouflaged F-5 and T-38, Miramar NAS

ミラマー海軍航空基地にある海軍戦闘機武器学校は，“Top Gun” と呼ばれていて，ネリス基地の第64戦闘機武器飛行隊同様，ここで使用しているA-4，F-5，T-38は，それぞれ異なった迷彩塗装をしており，戦技訓練や仮想敵機に使用されている。写真は機体全面を白とブルーで塗り分けたT-38A。

Called “Top Gun,” a Naval weapon school at Miramar NAS has different types of aircraft including A-4, F-5 and T-38, in different camouflage. Photog'd is T-38 in white and blue.

(Photo Frank B Mormillo)





(Photo Frank B.Mormillo)



(Photo Frank B.Mormillo)

▲機体全体をグレイ系三色で迷彩塗装したT-38A。
◀これは全面をブルー系三色で塗装したF-5E。ここで使用されているF-5EとT-38Aはすべて空軍から借りている機体である。

▲T-38 in three-tone gray.
◀F-5E in three-tone blue.

建国200年記念の塗装をした F-106A

F-106A in America's Bicentennial camouflage

フロリダ州ジャクソンビルにあるイムソン空港に駐留するフロリダ州航空隊所属のF-106Aで，機体全面を派手なアメリカ建国200 年記念の塗装にしている。

F-106A of Florida ANG, in a Bicentennial camouflage.





(Photo by Inter-Air Press)

LTV A-7 Corsair II



▲編隊飛行する第87攻撃飛行隊（VA-87）"ゴールデン・ウォーリアズ" のA-7B。手前の機体は隊長機。
▼セシルフィールド海軍航空基地における第205攻撃飛行隊（VA-205）所属のA-7B。

▲A-7B of VA-87 "Golden Warriors"

▼A-7B of VA-205, Cecil Field, Fla.



▶フロリダ州ジャクソンビル海軍航空基地における第305攻撃飛行隊（VA-305）所属のA-7A。
▼セシルフィールド海軍航空基地における，オハイオ州航空隊所属のA-7D。

▶A-7A of VA-305, Jacksonville, Fla.

▼A-7D of Ohio ANG, Cecil Field, Fla.



Photo by R.E.King



(Photo by R.E.King)

岩国基地親善デーの展示機

Star Airplanes of Iwakuni NS Openhouse '76

去る5月5日子供の日，米海兵隊岩国基地において，“日米親善デー”が開かれた。当日はあいにくの曇り空になってしまったが，展示エプロンには新鋭のAV-8AやF-4J，A-4Eをはじめ，自衛隊から参加したPS-1やUS-1などが展示されたほか，AV-8Aによる飛行展示なども行われ，集まった見学者の目を楽しませてくれた。このページは当日飛行展示を行った，第513攻撃飛行隊（VMA-513）所属のAV-8A。

Thousands of visitors to the Iwakuni NS "Japan U. S. Friendship Day" openhouse, on May 5, enjoyed a demonstration flight by the AV-8A, and many other aircraft including the F-4J and A-4E displayed at an apron. JMSDF's PS-1 and US-1 also participated in the display. Photog'd in this page are the AV-8A of VMA-513 that made a show flight.

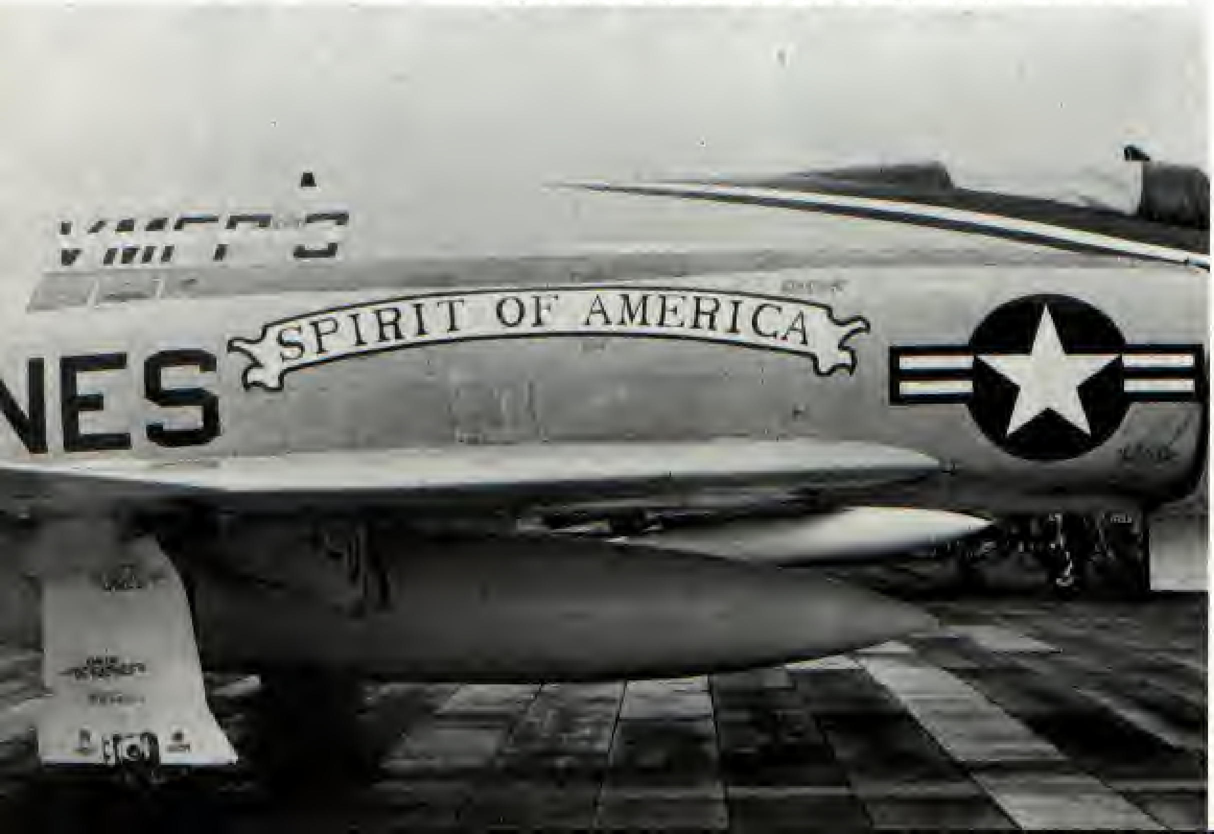






建国200年記念塗装のファントム

このページと右ページは当日展示されマニアの注目を集めた，建国200年記念の塗装をした第3戦術偵察中隊（VMFP-3）所属のRF-4B。垂直尾翼は青で星とテイルレターが白，その前に海兵隊のマークが入っている。キャノピーから機首にかけての部分と部隊名，機首番号は赤，白，青の三色になっている。





Phantom in a U.S. Bicentennial Camouflage

This is RF-4B of VMFP-3 in a Bicentennial memorial camouflage that attracted visitors' attention.





▲▼海兵第211攻撃飛行隊（VMA-211）所属のA-4Eスカイホーク。この部隊は日本ではすでにおさじみの部隊だが，当日展示されたこの機体は，写真のように機首部が黒く塗装されていた。

▲▼Note that the A-4E of VMA-211 Skyhawk has a blude-painted nose.





▲初公開された海上自衛隊のUS-1救難飛行艇。大きな機体と機首，尾翼のオレンジ色が人目を引いていた。

▲ JMSDF's US-1 rescue flyingboat, opened to the public for the first time. Orange tail, attractive.

▼ JMSDF's PS-1 joined in the display from the 31st Air Group, Iwakuni.

▼これも海上自衛隊から参加したPS-1哨戒飛行艇。岩国基地にある第31航空群の所属機。





イギリス海軍の “ガゼル” ヘリコプタ

RAN "Gazelle" Helicopters

イギリス南西部のコーニッシュ岬上空を，夕日を浴びて美事なシルエットを画いて飛行する，英・仏共同開発の“ガゼル”ヘリコプタ。編隊飛行しているのは，カルドローズ英海軍航空隊基地の第705飛行隊ショー チーム「シャークス」の所属機である。

"Gazelle" helicopters of RAN Show Team, Sharks, flying over Cornish Point, southwest of England.



E-4空中指令機

▲米空軍のE-4B計画は，同機に装備される各システムに検討を加えていたため，ボーイング社での作業ペースが一時遅れていたが，このほど米国防総省内の世界軍事指揮統制システム会議での決定により，同機の改造作業が本格的に進められることになった。写真はKC-135から空中給油を受けるE-4A空中指令機。

▲ The AWACS program gets going, as the decision is made by the U.S. Defense Department to proceed with the remodeling work by Boeing of the E-4 for this program.

"Battle of Britain" Memorial Flight Squadron heading for their new home, Cunninghame, from their old base, Coltishall, where a Jaguar squadron is to station. Leading the team is the Lancaster, the only one of its kind survived.

新しいホームベースになるカニンハム基地へ移動する，「バトル・オブ・ブリテン記念飛行隊」。いままでのコルティシャル基地は，空軍のジャガーのベースとなる。フライトをリードするものは，英軍最後の飛行可能なランカスター爆撃機。手前はハリケーンで，他の3機はスピットファイア戦闘機。

バトル・オブ・ブリテン飛行隊





“サンダーバーズ” のT-38

Thunderbirds' T-38

米空軍のアクロバットチーム「サンダーバーズ」の使用しているノースロップT-38A。昨年1年間の飛行時間は2,435時間であった。今年に入ってからの訓練飛行中，リーダーのクリス・パタリックス少佐は，途中一度も整備しないで55回の連続飛行に成功した。これはジェット機では新記録である。

Thunderbirds flew a total of 2,435 hours in 1975. This year, Maj. Patteriks, leader of this USAF show team, attained a success of making 55 consecutive flights with no maintenance.

TOMCATS AT MIRAMAR NAS



ミラマー基地のトムキャット



Photos by Frank B. Mormillo



カリフォルニア州サンディエゴの郊外にあるミラマー海軍基地は、太平洋艦隊に所属する戦闘機部隊のホームベースで、空母がサンフランシスコやサンディエゴ等の母港に帰投している期間、これらに搭載されている戦闘部隊はここミラマー基地に帰って来て休養、訓練をしている。今月はここで訓練中のF-14部隊を紹介しよう。







左ページとこのページはミラマーで訓練中の第１戦闘飛行隊（ＶＦ-1）所属のＦ-14Ａトムキャット。第１戦闘飛行隊はＦ-14で編成された最初の実戦部隊で、第２戦闘飛行隊（ＶＦ-2）と共に1974年10月から空母エンタープライズ（ＣＶＡ-65）に搭載されて、実戦配備についている。写真では胴体下面にＡＩＭ-54Ａフェニックス ＡＡＭ搭載パレットを装備している。





上は編隊離陸する第124戦闘飛行隊(ＶＡ-124) 所属のＦ-14Ａ。この部隊は太平洋艦隊訓練飛行隊に所属しており、Ｆ-14へのパイロットの転換飛行訓練を行なうために編成された米海軍最初のＦ-14部隊である。左下は着陸する第２戦闘飛行隊（ＶＦ-2）所属のＦ-14Ａ。この部隊も空母エンタープライズに搭載されている。右下は着陸する第124戦闘飛行隊所属のＦ-14Ａ。離陸待ちしているのは空母コーラルシーに搭載されている第111戦闘飛行隊(ＶＦ-111)所属のＦ-4。






2293
NAVY



このページと右ページはミラマー基地にあるTop　Gunと呼ばれている海軍戦闘機武器学校で使用されているF-5とT-38。この部隊は海軍でも数少ない迷彩機を使用しており、それぞれが異なった迷彩塗装を施している。また、これらの機体はほとんどが武装を取りはずしており、戦技訓練や、仮装敵機などに使用されている。





このページ上はF-14と編隊飛行するF-5EとT-38A。中は訓練に向うF-5E。下はT-38A。右ページはF-5E。この海軍戦闘機武器学校で使用しているF-5およびT-38は空軍から借り受けている機体である。







クンサン基地のファントム

ここクンサン（群山）基地は、オーサンにある第314航空師団傘下の第8戦術戦闘連隊（8thTFW）のホームベースになっていて、現在ここにはF-4Dを使用する第35戦術戦闘飛行隊（35thTFS）と第80戦術戦闘飛行隊（80thTFS）が駐留している。この35、80両飛行隊は、オーサン基地に駐留している第36戦術戦闘飛行隊と共に以前はF-4Cを装備して横田基地に駐留していた部隊である。



PHANTOMS OF KUNSAN AB, ROK





左ページとこのページは訓練飛行を終えたF-4Dで、左ページ下とこのページ上の写真は第8戦術戦闘連隊の隊長機。





シェルター前で翼を休める第80戦術戦闘飛行隊（80thＴＦＳ）所属のＦ-4Ｄ。胴体背部にジャミング用アンテナを取り付けている。また胴体下面には、ＳＵＵ-23／Ａガンポッドと ＥＣＭポッド、翼下に訓練用ＳＵＵ-21ディスペンサーを装備している。















シェルター前で整備中のF-4D。中左は操縦席附近。中右は垂直尾翼で、テイルレターの前に描かれているのは太平洋空軍（PACAF）のエンブレム。下は胴体下面に装備されているSUU-23／Aガンポッド。

PHOTO NEWS





〔上〕カリフォルニア州パームデールで初飛行した、ノースロップF-5F生産型1号機。F-5Fは訓練用を兼ねた複座型で、現在22ヵ国から注文を受けている。写真の機体はイラン空軍向けで今年6月に引渡される予定になっている。
〔下〕南極大陸を舞台に活躍するおなじみのスキーばきハーキュリーズLC-130。同機は米海軍VX-6飛行隊所属で、米大陸と南極基地の足となり、観測隊の後方支援として、資材輸送に当っている。LC-130群はペンギン・エアラインの愛称で親しまれ、数十種にわたるハーキュリーズ機の中でも異色のスキー装備の輸送機である。

〔上〕米空軍はエドワーズ基地の飛行テストセンターにおいてCCV機（完全制御飛行体）の飛行テストを開始した。これは従来不可能とされた戦闘機動性を得ることを目的として、制御翼面の新しい追加使用法等の技術を研究するため、写真のようにＹＦ-16を改造し研究機にしている。同機には空気取入口の下部、前輪の両側に可動型カナード翼を取り付けている。
〔中〕セスナのウイチタ工場で最近アルゼンチン陸軍に引渡された、セスナ207。
〔下〕中東のオーマン空軍に引渡された、貨物輸送型ＢＡＣ111の１号機。貨物搭載用のドアは、大きさ3.05m×1.83mで胴体左側にあり、国際規格のパレット・コンテナが積めるようになっている。













［上］去る２月７日、デ・ハビランド社のダッシュ７型ＳＴＯＬ機は、テスト飛行計画で初飛行から11ヵ月たらずで、飛行時間500時間を記録した。

［中］パナビアＭＲＣＡ“トーネード”原型６号機の1000ポンド（454kg)爆弾の投下実験が３月に行われた。このあとドロップタンクの投下実験も行なわれ、今後は機銃の発射テストを行う予定である。

［下］オーストラリアのパース郊外にあるアラン・ミッチェル氏の自宅前にお目見えした手づくりのドリューヌテュルビ単葉機。ここまでにのべ約1600時間がついやされている。







〔上〕ジャーマン・エアの2番目のエアバスA 300 B 4。同航空は1975年 6 月にA300B4型機を最初に導入したチャーター運航会社で最近この2番機を受領した。

〔中〕フランスのツルーズ工場でエアバスの最終組立てがおこなわれているところ。

〔下〕セスナのツイン・エンジン付TITANの生産工場。量産には今年 8 月に入る予定になっている。



スナップだより



横田基地に着陸する、米海軍海洋研究所で使用しているRP-3D。同機は地球の磁場地図作製のための地磁気観測の任についている。
(Photo dy T. Hashimoto)



去る3月中旬に新明和甲南工場から岩国へフェリーされたPS-1の16号機。
(Photo dy H.Hamano)

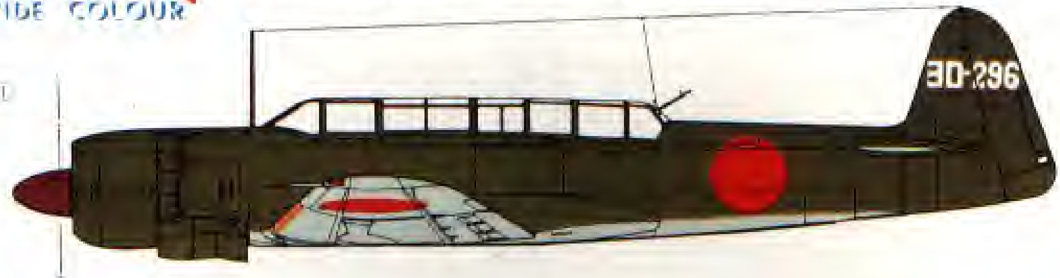


4月上旬羽田空港へ飛来したVIP専用の航空会社、アメリカン・キャピタル・アビエーション社のDC-9-15。
(Photo dy T.I)

ワイドカラー
WIDE COLOUR

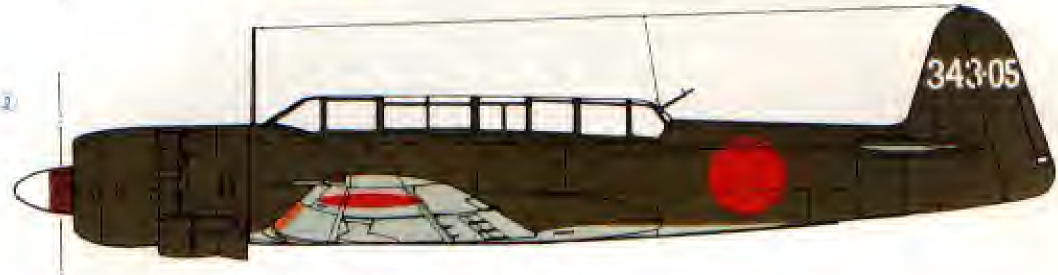
NAKAJIMA "SAIUN" (C6N1)

①



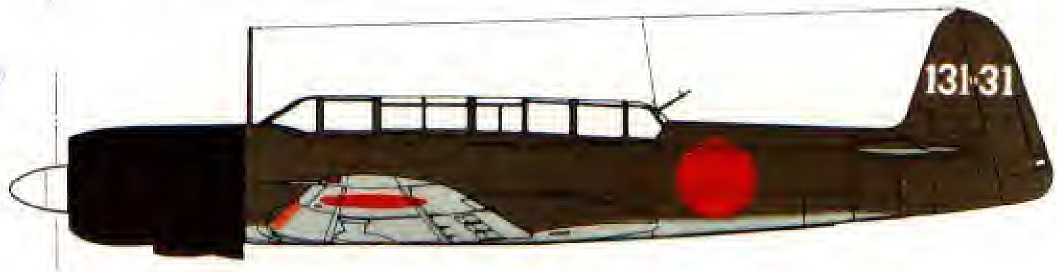
(1) 第302海軍航空隊所属機
Navy No.302 Flying Group

②



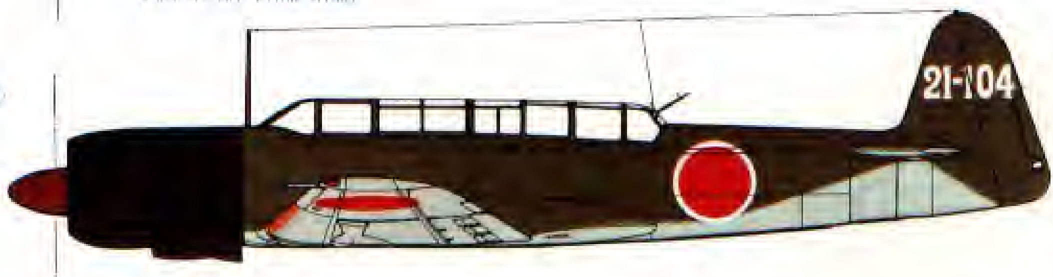
② 第343（2代）海軍航空隊所属機
Navy No.343 Flying Group

③



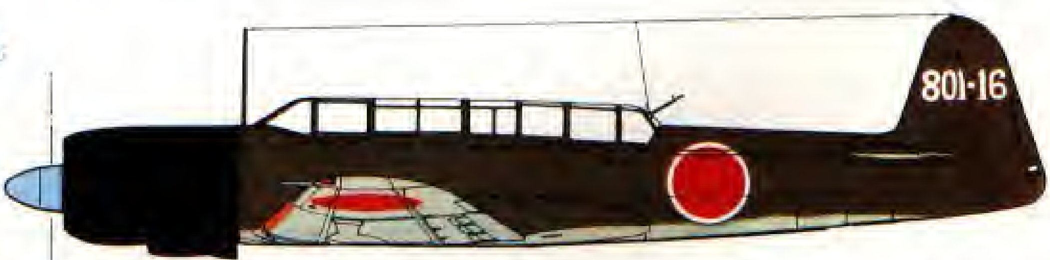
(3) 第131海軍航空隊所属機
Navy No.131 Flying Group

④



4 第121海軍航空隊所属機
Navy No.121 Flying Group

⑤



5 第801海軍航空隊所属機
Navy No.801 Flying Group

© K.Hashimoto

ドルニエ Do335 復元作戦



⬇ At J.F.K. Airport, the Dornier Do 335 waits besides the Boeing 747F that flew it back to Germany.

⬆ Fully reassembled in late 1975, the Do 335 now ready for paint.
(Dornier Werke G.m.b.H.)





アメリカから西ドイツに運んで復元したドルニエ Do 335A-02の復元作業の経過を追ったのがここの写真。〔左下・下〕西ドイツへ空輸のためジョンF·ケネディ空港でB.747Fに積み込まれるDo335。ニューヨークの同空港を1974年10月10日に出発，ノンストップでフランクフルトに向った。〔上〕1975年末に修復が終った同機。



復元されたドルニエDo335



Admired by all on-lookers, the D 335 was rolled out of the factory, complete again in December 1975.
This costly restoration required one year of work by members of Dornier Werke G.m.b.H.

(Photos courtesy Dornier Werke G.m.b.H.)





昨年12月に，生まれ故郷である西ドイツのドルニエ工場で復元作業が完了，雪のエプロンにロールアウトしたDo335。ドルニエ社のメンバーたちの手で約1年かかって復元された。ほぼ飛行可能な状態という完全な復元である。尾翼の識別コード「102」はもともと主翼の上面に書かれていたといわれるが，復元では目立つように尾翼の上部につけられた。





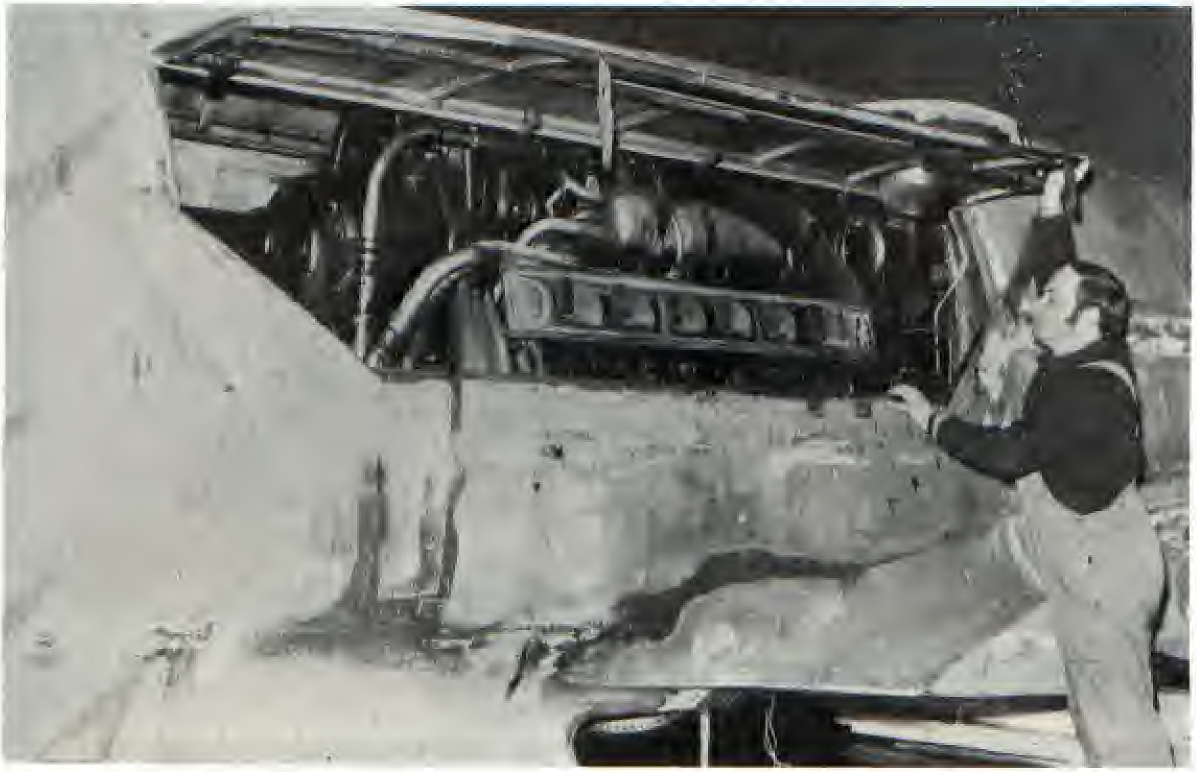
⬆ The Do 335 wings were off-loaded from a Luftwaffe Transall C.160 at Oberpfaffenhofen, near Munich.

⬇ Home at last, the Do 335 rests in the Dornier factory at Oberpfaffenhofen where it was born over 30 years earlier.

〔上〕フランクフルト空港でドイツ空軍のトランサールC.160に積みかえられ，ミュンヘン近郊のオベルプファフェンホーフェンに運ばれたDo335の主翼。〔下〕約30年ぶりで生まれ故郷のオベルプファフェンホーフェンのドルニエ工場におちついたDo335。その年輪がうかがえるいたみようである。

(Dornier Werke G.m.b.H.)





⬆ Dornier factory employee inspects the rear engine of the Do.335.

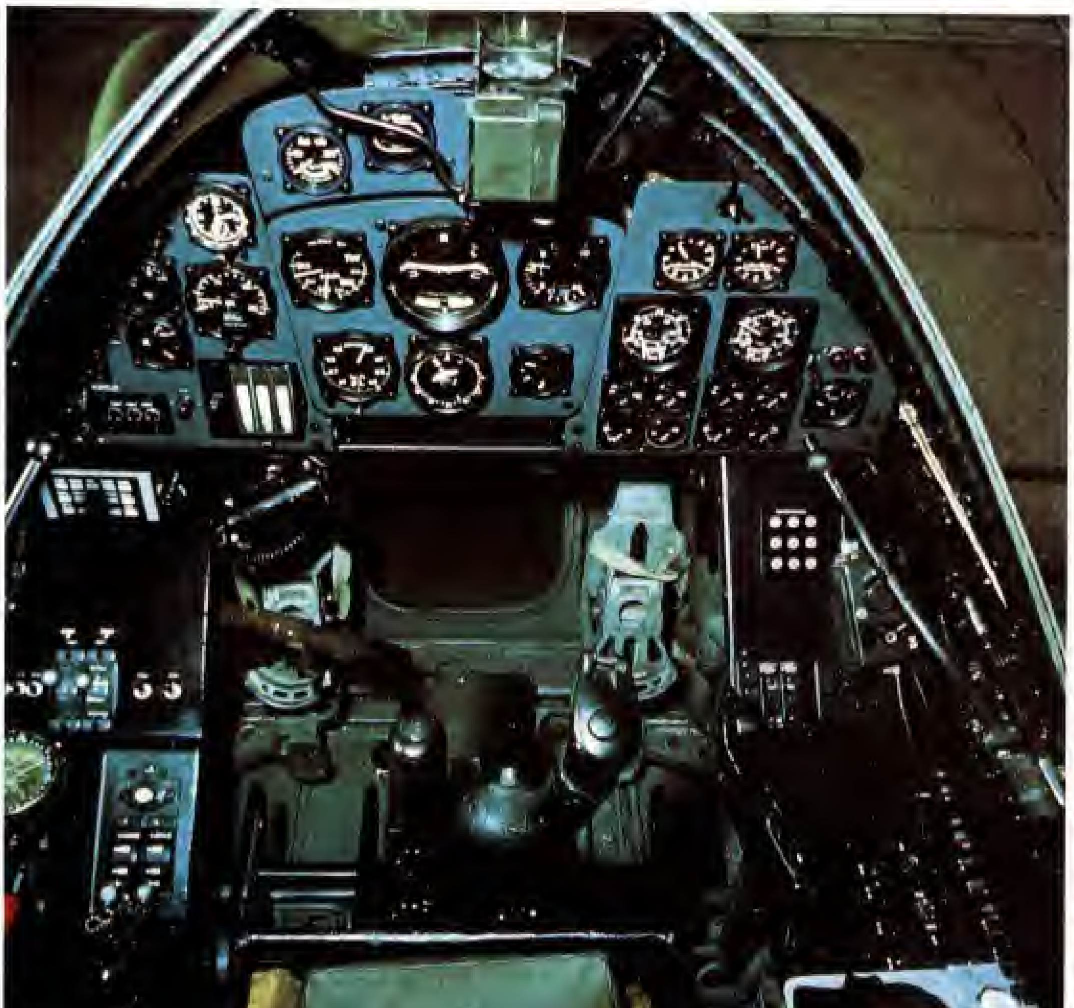
〔上〕ドルニエの工場で点検されるDo335の後部エンジン。アメリカでは腐食防止のためエンジンをコーティングし，カウリングの扉は完全にシールしていたので，保存状態は良好。〔下〕アメリカに保存中，機体表面は何回も塗装をくりかえしたが，風雨ではげおちて，ごらんのように下塗りまではげかけている。

⬇ Weathering had eroded away most of these coatings of the Do.335 to reveal original markings.

(Dornier Werke G.m.b.H.)







操縦席内計器類も，ごらんのように完全に修復された。Do335 の操縦席は主翼前縁付根のすぐ前の位置にあるため，機首は長いが視界は良好であるという。前後部に装備された2基のエンジン 軽荷状態では1発での離陸も可能であるが，2基とも中心線に位置しているため，1発の長時間の運航は危険であるともいわれる。前方の牽引式プロペラは短距離着陸のために逆ピッチ付き。




PH

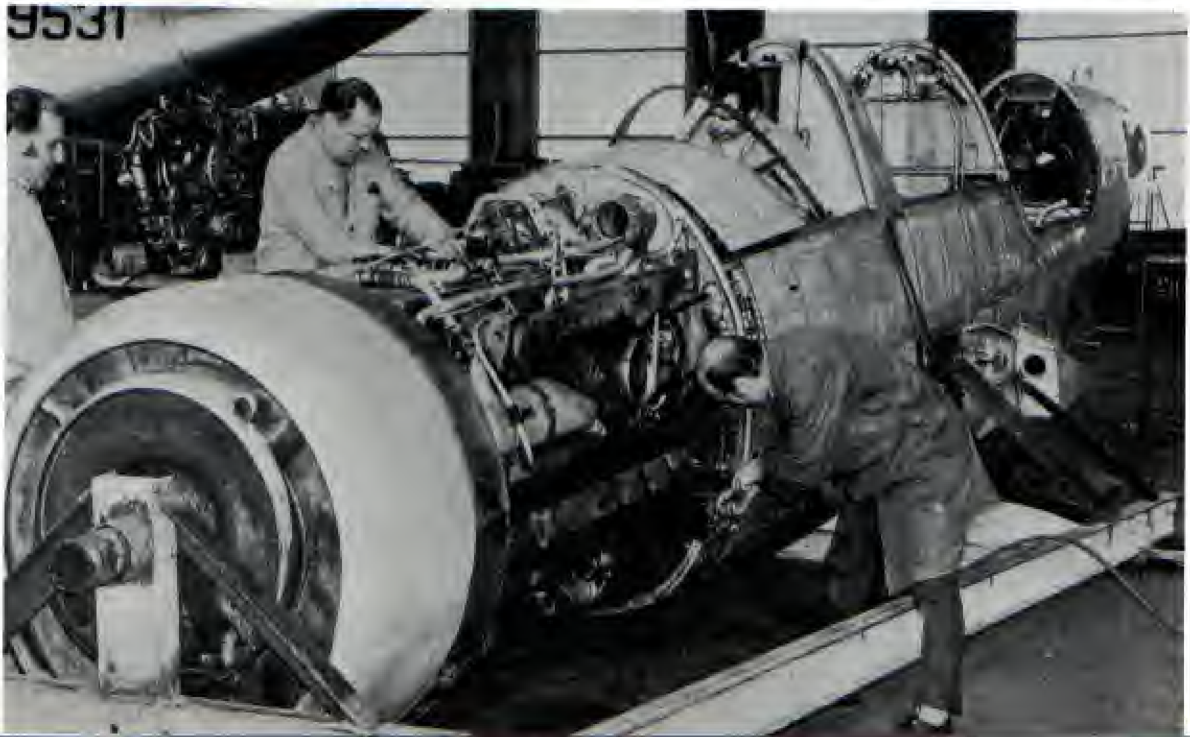


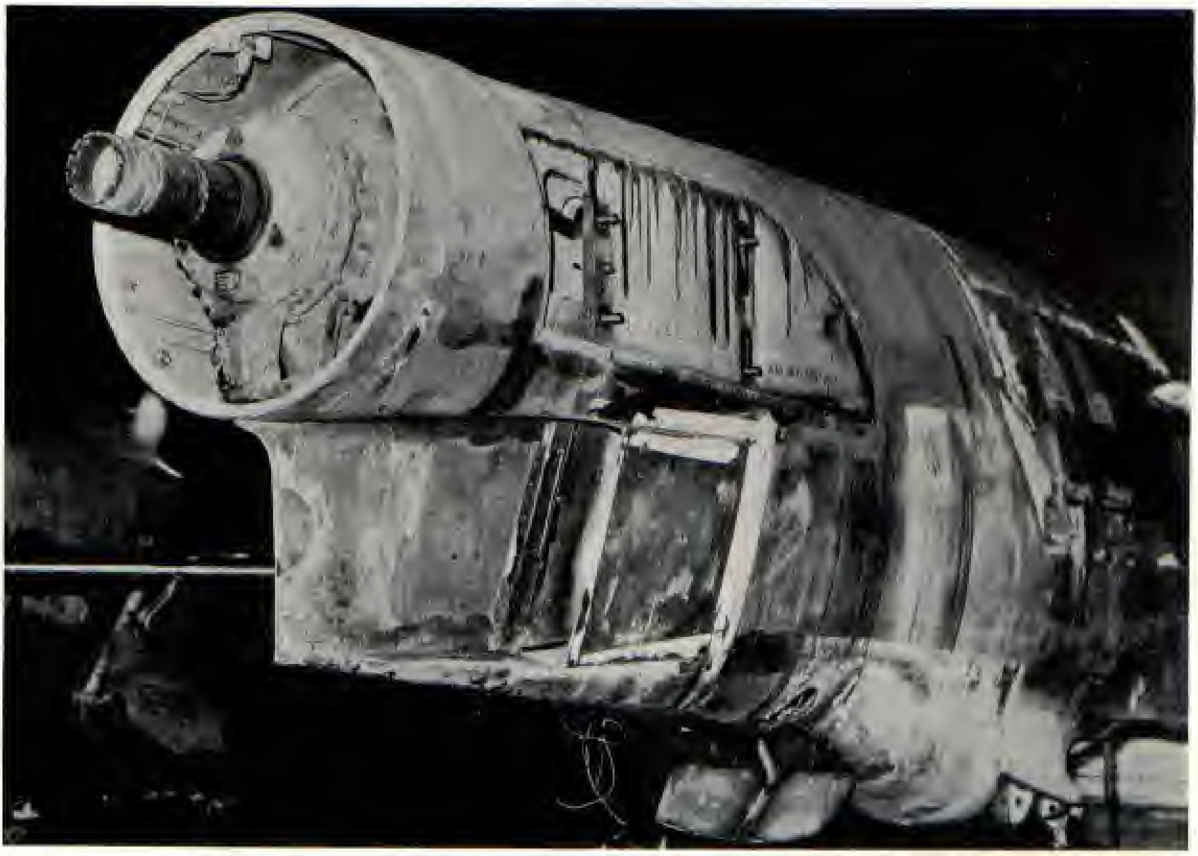
⬆ Beginning to take shape, the tail sections of the Do 335 were first on the reassembly schedule.

(Dornier Werke G.m.b.H.)

〔上〕復元の第一歩では，まず最初に尾部が整形された。パイロットがベイルアウトするときは，上部の垂直尾翼と後部のプロペラは投下されるようになっていた。脚が出ない胴着の場合には，下部の垂直尾翼も投下できた。〔下〕機体，エンジンとも，各部分は修復にさきだってすべて分解され，再組立てされた。

⬇ Work began immediately on the Do 335 when it arrived at the Dornier factory in October 1974. All major components were removed.





↑ The aft section of the "Pfeil" with its tail section and rear propeller removed shows the complexities of its design. The airplane was one of the most successful in engineering designs in perfecting the extended propeller driveshaft linkage with the engine.

(Dornier Werke G.m.b.H.)

↓ The raised nose engine cowl reveals this tighly fitted enclosure around the 12-cylinder liquid cooled Daimler Benz DB 603 engine.

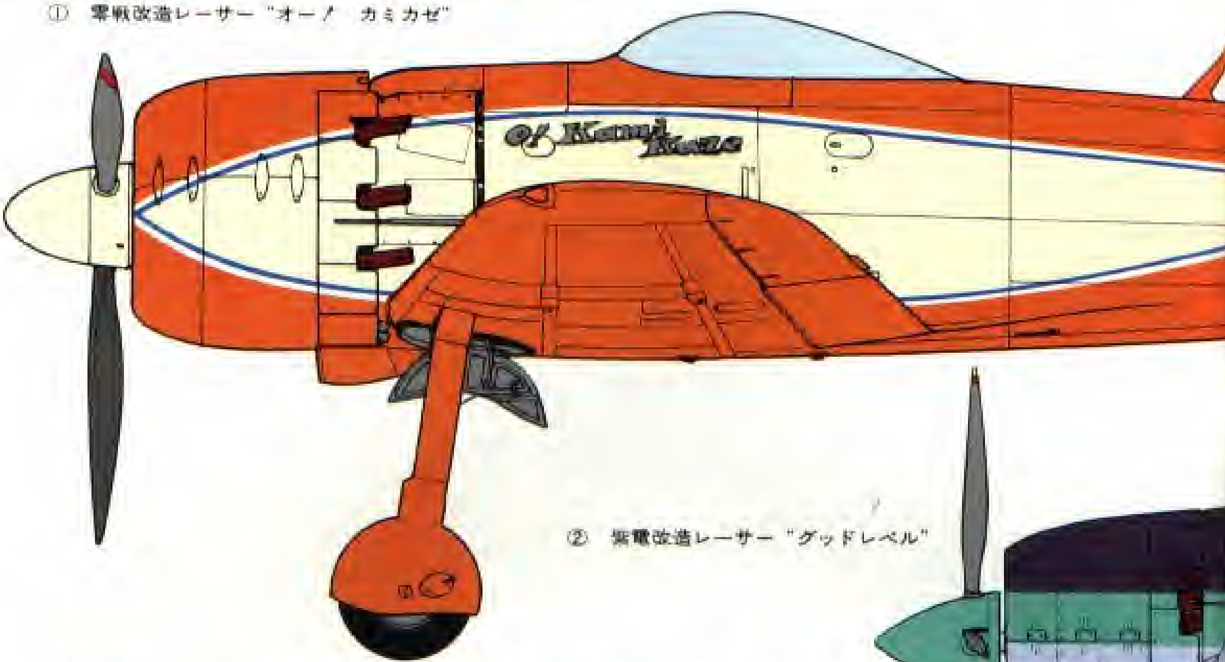
〔上〕後部のプロペラをはずしたDo335の尾部クローズアップ。後部エンジンは写真右端のふくらんだ部分に積まれており，延長軸で後部プロペラをまわす機構。この部分の設計は技術的にもとくにすぐれていたところであった。

〔右〕機首エンジンの装備もコンパクトにまとめた設計。カウリングがあげられ，12気筒液冷のダイムラー・ベンツDB603が顔をのぞかせている。

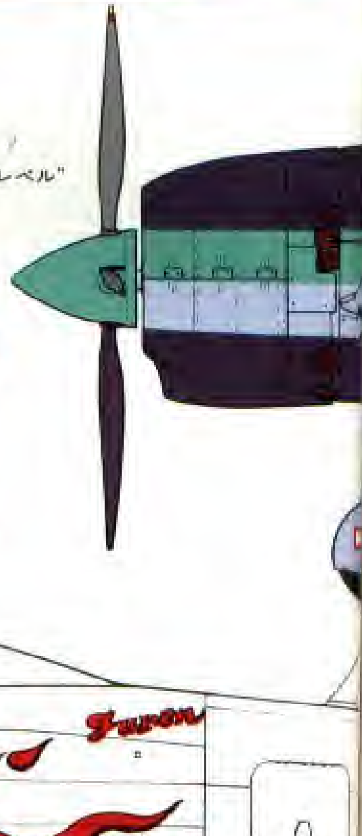


エア・レーサーへの

① 零戦改造レーサー "オー！ カミカゼ"



② 紫電改造レーサー "グッドレベル"



A6M5 "ZERO" FIGHTER
Ki43 "HAYABUSA"
N1K1 "SHIDEN"
AIR RACER

1/32 SCALE KIT

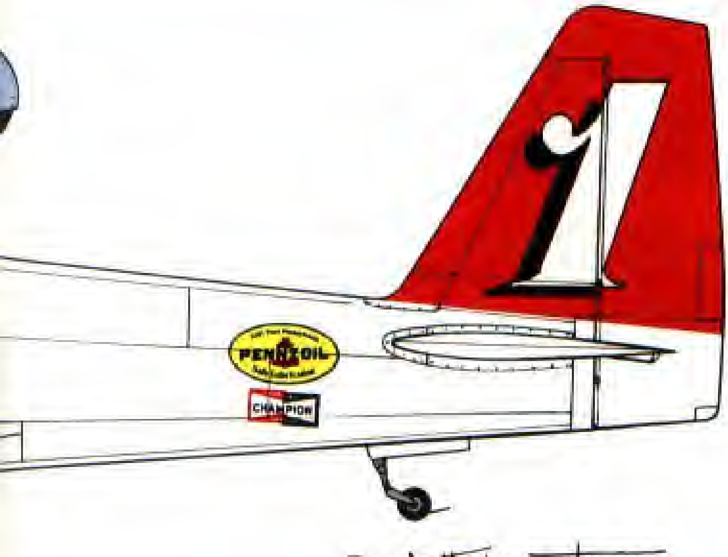


③ 隼改造レーサー "グレン"（紅蓮）



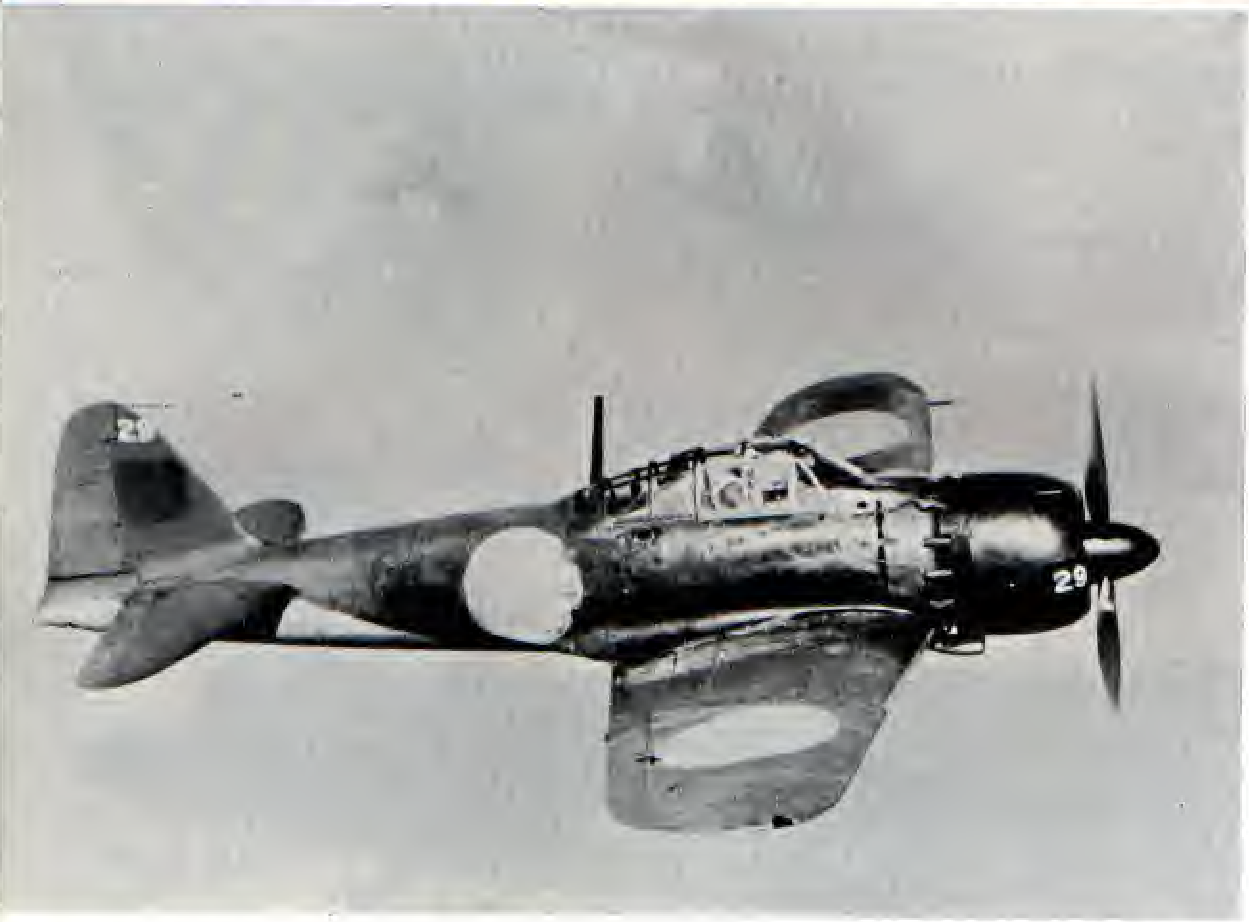






© K.Hashimoto





（⬆ 零戦52型）

ハイモデリングのための
レベル資料集

エア・レーサへの改造ヒント (Voℓ.3)

図①は零戦52型をベースに改造したレーサー。零戦のように窓枠の多いキャノピの機体は水滴キャノピにするだけでも，ずいぶん印象のことなった機体になるという例で，翼端を切りつめて角形にしてもよく，キャノピはスモーク・グラスにしましょう。カラーはゴールドとアイボリーホワイト。水平尾翼は白またはアイボリーホワイトはいかがでしょう。

ファッションはあなたのお好み次第，ネームもステキなのを考えて下さい。

図②は "Good Revell"（グッドレベル〈Lev'el〉をひっかけたシャレ，「おわかりかナ?」 グロスブラックにシックなトーンのストライプ入り，男性好みのモードです。改造はやはりキャノピと垂直尾翼，それに尾部を延長して，ちょっぴり鼻〈スピナ〉をお高くしました。

左翼上面にはバンク中に見えるよう7のナンバー付き。このベースは "紫電" です。

図③は "隼" をパワーアップして4翅ペラを付けたモデルで，キャノピ，垂直尾翼を改造してあります。この場合，主翼翼端もスパッと切断したほうがこのスタイルにマッチするようです。ネームはguren，そう，紅蓮の炎のグレンです。

4月号から引続き紹介してきたエア・レーサーへの改造ヒント。今年も「P.P.C.」プラプレーン・コンテストがやってきました。

色がどうの，形がこうのと頭痛のタネになる正統派工作にうんざりしているオールド・マニアまたは新入りマニアのための気がるな改造プランです。これこそ，あなたの個性をぞんぶんに発揮することができるドリーム・プレーンで，命名はガールフレンドのお名前拝借もOK。

"隼" 4型であったり，"紫電" 改改であったりと，なかなか楽しいではありませんか。

ベタベタ貼りつけたくなるワッペンはレベルから発売中の1/16 ホットロッド・シリーズのキットのデカルから転用したもの。ちょっと技術を要する改造キャノピ作りも，ポンコツ・キットからカッパラッてくるという手もあります。

さて，改造レーサーのベースになると1/32キットは，新発売中の "紫電" をはじめ，日本機なら "隼"，"雷電" 零戦52型，"飛燕" とそろっており，1/72シリーズでは "月光"，"屠龍"，"銀河"。重爆級では "呑龍" に97重があります。97重のレーサーなんて，考えてみるだけでも楽しい改造プランではありませんか。

〈イラストと文・橋本喜久男〉





(↑ "隼" 2型乙)

(↑ "紫電" 増加試作型)





アメリカのエア・レースにアトラクションで出場したスピットファイアMk 9。"飛行博物館"として有名なアメリカの"ゴースト・スコードロン"の保有機で、飛行可能。

(Photo by C. J. Graham)

快速の艦上偵察機"彩雲"



NAVY CARRIER RECONNAISSANCE PLANE "SAIUN" (C6N1)



日本海軍で最初の本格的な高性能艦上偵察機"彩雲"。太平洋戦争に入ってからの開発スタートで、実施部隊に配備されるころはすでに空母はなく、いちども母艦に積まれることなくして終った艦偵であるが、高速と長大な航続力を生かして、太平洋を北上する米軍基地の隠密偵察、攻撃部隊の誘導に活躍した。終戦まぢかには、敵戦闘機による被害も多くなったが、デビュー当時はあらゆる戦闘機をしのぐ期待どおりの高速で、マル暦の敵地上空偵察でも、まさに恐るるものがなかった。試作機や改造機を含めて、約500機の"彩雲"が作られている。

107から111ページに掲載したのは、戦後米軍が本国に持去って評価テストをした"彩雲"11型の1機で、米軍が高オクタン価の燃料でテストした結果、365ノット（694.87km/h）という驚異的な高速を出し、いかなる戦闘機にもまさる高性能という実力を実証したという。単発の3座艦偵としては、当時の世界の水準を抜く傑作機であった。















高度6,000mで350ノット（650km/h）という最大速度の性能要求にこたえるために、"彩雲"の胴体は可能な限りしぼった細身のシャープな外形となった。大直径の3翅プロペラを付け、主翼の桁間に収納される長い主脚柱はグンと斜め前方に張り出し、"彩雲"は地上でも、いかにも高速機という精かんな姿である。主翼は中島新設計の層流翼型、高揚力装置として前縁スラットとファウラー・フラップを採用。着艦時の尻下がり対策として水平安定板には油圧式の変角装置つけ、機体表面しわによる摩擦抵抗を減らすために外板に厚板構造を採用するなど本機はずい所に当時の野心的なアイデアが試みられていた。

Japanese Navy's first and full-scale high efficient carrier recon. plane, "Saiun." Pictured on page 107-111 is the one which was brought to the U.S. after the war for evaluation.



The Saiun Model 11 and members of the 102nd Recon. Hikotai, Kisarazu, October 15, 1945, just before it was delivered to the USF.

木更津基地の"彩雲"部隊、第12偵察飛行隊は昭和20年1月上旬に台湾に進出、その残存部隊は第3偵察飛行隊や水上機部隊からの転向組を含めて第102偵察飛行隊を編成、終戦まで木更津を基地に作戦した。写真上と下は終戦直後の昭和20年10月25日に撮影した偵102の隊員たちと"彩雲"11型。乗機を前にして最後の記念撮影である。米軍機のマークをつけた写真下の機体（52号機）は、この後米軍側に引渡すために横須賀に空輸されたが、着陸時に勢いあまって列線にいた米軍のＦ４Ｕコルセアに体当り、"撃破"したという。"彩雲"による最後の"戦果"であった。

（写真提供・彩雲102会）





未発表 海軍機写真集

95式水上偵察機





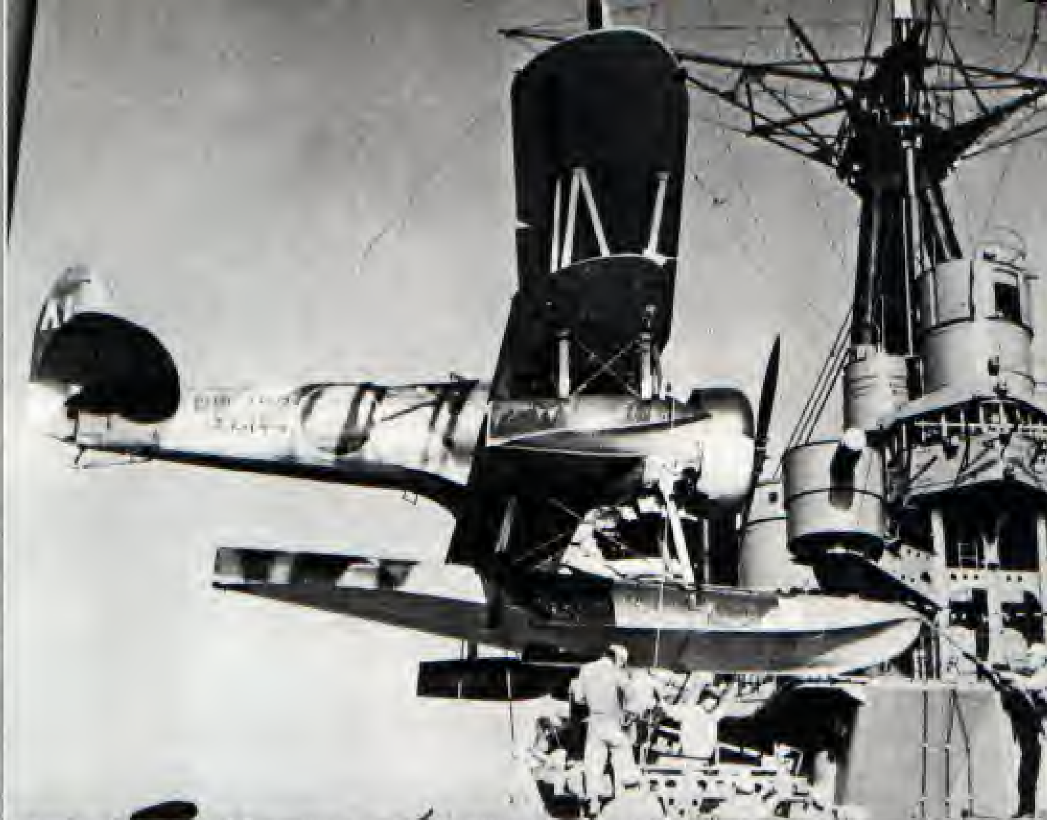
水ぬるむころ、今回の海軍機は95式水上偵察機の珍らしいところを選んでまとめることにしよう。

昭和10年9月に制式採用された95式水偵は、運動性、安定性のすぐれた当時の傑作複葉複座水偵。日華事変全期間を通じて、本来の偵察任務のほかに水平爆撃や降下爆撃にも使われている。"ゲタばき"機でありながら、とくにその運動性はばつぐんで、敵戦闘機とわたりあって撃墜したエピソードもある。

爆弾は前ページ下の写真でごらんのように、下翼下に30kg爆弾を2発装備した。写真上は母艦上で整備中、写真右上はデリックで吊上げて艦上へ収容するところ。写真下は終戦時に格納庫に集められた天草航空隊の95式水偵。本機は太平洋戦争に入ってからも、一部は近距離の偵察任務に使われている。







Nakajima/Navy Type 95 Rec. Seaplane, E8N1. Officially accepted in September 1936, this was the Navy's mainstay rec. seaplane all through the Sino-Japanese Incident. Because of its excellent performance in the maneuvarability and stability, this was also usea as a horizontal and diving bomer. The one on page 113 carries two 30kg bombs.





未発表 陸軍機写真集

緑十字の陸軍機

5月号につづいて、緑十字の陸軍機。緑十字は、終戦時に降伏した日本機の飛行の安全を保証するために連合軍が規定したマーキングで、原則として機体全面を真白に塗って緑十字をつけることになっていた。しかし緊急の措置として、日の丸マークの位置に白十字をつけた“緑十字機”も認めていた。写真上は97式重爆と100式重爆“呑龍”2型。100式重爆のファウラー・フラップの作動状態がわかる写真は珍らしい。写真下も100式重爆2型だが、この飛行場は不明。写真右上は97式重爆と1式双発高練の輸送型。写真右下も日の丸を白十字でおおったままの1式双発高練の輸送型。









Army airplanes with "green-cross" markings used for post-war inter-island surrenderliaison. Left, top and bottom: Type 97 Heavy Bomber and Type 100 Heavy Bomber. Bottom: Type 1 Twin-engined Advanced Trainer.





写真上と下も前ページと同じ１式双発高練の輸送型。輸送型〈キ54丙〉は、練習用の装備をはずして、７－８の客席座席を設けたもので、連絡輸送用として広く使われている。写真の機体は降伏使節団を乗せて飛んだもので、オーストラリア軍の基地と思われるが、基地名は不明である。胴体の日の丸は白い十字でおおっているが、主翼下の白十字は日の丸をさけて付けられているのに注意。上の写真では、後方にロッキード・ハドソンがうつっている。

Ki. 45 Hei. Japan's surrender mission flew to the Southern area aboard this 7-8 seat capacity transport.



量産された世界で唯一の牽引／推進式プロペラ戦闘機 ドルニエ Do335

（74ページ本文記事参照）



終戦時に数機のDo335が米国に運ばれたが、写真の機体もその1機で、先行量産型のDo335A-05。（USAF Photo）

Dornier Do 335 Pfeil



前ページと同じく米軍が写した先行量産型5号機のDo335A-05。先行量産型は1944年6月から10月のあいだに10機が作られている。エンジンはダイムラー・ベンツDB603A-2（1,750hp）×2で、プロペラ・スピナを通して30mmのMK103機関砲1門、機首のエンジン上部に15mmのMG151/15機銃2挺を装備していた。欧州での撮影で、右の方には同じく優秀機のアラドAr234Bジェット爆撃機がうつっている。

(Dornier Werke G.m.b.H.)

機首と尾部に独立した2基のエンジンを積んでそれぞれ牽引式および推進式のプロペラを駆動するというユニークなアイデアの戦闘機ドルニエDo335は、終戦のため実戦に参加する機会はなかったが、ピストン・エンジンの戦闘機としては、前例のない高速の実力を秘めた戦闘機でもあった。同じようなアイデアの戦闘機はほかの国でも試みられたが、量産までこぎつけたのは本機のみである。単座戦闘爆撃型のほかに複座練習型、複座夜戦型、長距離偵察型なども試作された。写真右と下は、米軍がろ獲した先行量産型2号機のDo335A-02で、本文記事にあるようにアメリカのスミソニアン博物館に保管されていて、最近西ドイツで復元された。







写真上も戦後アメリカに運んでテストしたDo335 A-02。エンジン2基を前後に並べる牽引推進式プロペラ機のアイデアは、設計者のI.C.ドルニエ博士が、1937年に特許をとった構想を具体化したもの。十字形に組み合わせた尾翼、この種の機体としては小さな機首が本機の特徴。垂直尾翼と後部のプロペラは、緊急脱出のときにはパイロットの安全のために、操縦席風防を飛ばしたのちに投下できるようになっていた。のちに射出座席を装備した機体も1機作られている。アメリカに運ばれたDo335 A-02はパトクセント・リバーの海軍航空テストセンターで飛行テストが行なわれたが、写真はそのころのものである。

(Dornier Werke G.m.b.H.)



エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ③

カリブ海周回航空路の開設をめざすパン・アメリカン航空では、1929年1月16日、メキシコの航空会社"カンパニア・メキシカナ・ド・アビアシオン（C.M.A.）を買収した。C.M.A.は1924年8月に創立された航空会社で、パンに合併された1929年ごろにはフォード・トライモーター、フォッカーF.10、フェアチャイルド71などの新鋭旅客機を保有しており、それがそのままパン・アメリカンのカリブ海周回航路に転用された。C.M.A.を買収したパン・アメリカンは、フロリダからハバナへの路線のほかに、新たにテキサスの南端であるブラウンスビィルからコロンビア、ベネズエラの北岸をまわってポート・オブ・スペインに達する周回航路の南側半周路線を開設、1930年5月には、ついにカリブ海の周回航空路が完成した。

写真上はロエニングC-2"エアヨット"水陸両用機。子会社のパナグラ（PANAGRA）が保有していたもので、パンではカリブ海航路のほかに、のちに中国方面でも本機を運航している。写真下のフェアチャイルド71は、5月号で紹介したFC-2をもとに開発したもので、1929年からパナグラの路線でデビューした当時の著名な旅客機のひとつ。全部で90が生産されている。

〔ロエニングC-2データ〕エンジン：ライトサイクロン525hp（離昇）×1、全長10.67m、全幅14.33m、全備重量2,676kg、巡航速度193km/h、航続距離643km、乗客数6人。〔フェアチャイルド71データ〕エンジン：P&Wワスプ450hp（離昇）×1、全長10.06m、全幅15.24m、全備重量2,495kg、巡航速度166km/h、航続距離1,448km、乗客数7人。





ノースアメリカン FJ-1 フュリイ《続》

North American FJ-1 Fury

FJ-1フュリイは1948年3月からカリフォルニア州サンディエゴの第51戦闘飛行隊（VF-51）に引渡され、同飛行隊はアメリカ海軍で最初の艦上ジェット戦闘機部隊となった。このページと次ページは、そのVF-51の4機のFJ-1が、空母ボクサーに搭載されて1949年2月にサンディエゴを出港、約1ヵ月間にわたってアラスカ方面で行なった寒冷地の艦上運用テストの模様である。





ジェット戦闘機の先輩たち

アメリカ海軍　⑧



寒冷地テストの結果、機体、エンジンとも改修すべき点はほとんどなかった。下の2枚は16ミリ映画フィルムから転写。









FJ-1フュリイは、のちのセイバーなどにくらべると胴体はずんぐりした外形で、短い主翼の低翼機、デビュー当時は高速の飛行爆弾という印象を与えた。異常なほど高い垂直尾翼と上反角の付いた水平尾翼が特徴であるが、これは高速時の安定および着艦時の操縦性を考慮してまとめられたデザインである。アメリカのジェット機としては最初の直線シングルの機首吸気口、艦上のスペースを考えて、機体を"しゃがんだ"かたちにする折り曲げ式のノーズ・ギアなど、本機にはいくつかのざん新なアイデアがもり込まれていた。

そのなかでも、本機が注目されたのはなんといってもそのスピード。デビューまもない1948年2月29日に、シアトルからロサンゼルス、サンディエゴ、サンフランシスコと西海岸の三大都市を結ぶスピード記録をつぎつぎに更新している。写真上はシアトルからロサンゼルスまで1,025マイル（1,649km）を1時間58分7秒（平均時速830km）で飛んだピート・オーランド大佐とその愛機。

シアトルからほかの二つの都市への記録は、サンディエゴまで1,135マイル（1,826km）は2時間12分54秒（平均時速823km）、サンフランシスコまで690マイル（1,110





km）は1時間24分（平均時速793km）であった。写真上・下・右下は、1948年に開かれたベンデイット"クロス・カウントリイ" レースに参加した6機のＦＪ-1。カリフォルニア州ロングビーチからオハイオ州のクリーブランドまで飛ぶ速度競技であった。上の写真後方には、Ｆ8ＦやＰ-80などもうつっている。

